II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2020/587

z dnia 29 kwietnia 2020 r.

zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 1206/2011 ustanawiające wymogi dotyczące identyfikacji statków powietrznych do celów dozorowania w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 1207/2011 ustanawiające wymogi dotyczące skuteczności działania i interoperacyjności systemów dozorowania w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 ([1]), w szczególności jego art. 44 ust. 1 lit. a),

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) W celu zapewnienia bezpiecznej i wydajnej eksploatacji statków powietrznych, lotnisk, bezpiecznego i wydajnego zarządzania ruchem lotniczym, żeglugą powietrzną oraz europejską siecią zarządzania ruchem lotniczym należy przewidzieć pewne zmiany zasad użytkowania przestrzeni powietrznej, wyposażenia statków powietrznych, systemów zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej oraz ich części składowych niezbędnych do użytkowania przestrzeni powietrznej. W rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 1206/2011 ([2]) oraz rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 1207/2011 ([3]) należy zatem określić nowe i zaktualizowane wymogi w zakresie interoperacyjności związane z bezpieczeństwem.

(2) Biorąc pod uwagę doświadczenia z bieżącej realizacji lotniczych zdolności nadzoru oraz możliwości systemów naziemnych w zakresie przetwarzania danych, aby umożliwić pełnemu łańcuchowi nadzoru osiągnięcie oczekiwanych korzyści w ustalonych terminach niezbędne jest skuteczne i terminowe instalowanie wyposażenia statków powietrznych. Należy zmienić kryteria wyłączeń z wymogów dotyczących wyposażenia statków powietrznych, w celu zapewnienia jasności co do tego, które statki powietrzne mają zostać wyposażone, a które z nich korzystają ze zwolnienia z tych wymogów. Jednocześnie łączna liczba wyposażonych statków powietrznych powinna nadal obowiązywać i nie powinno to powodować nadmiernego obciążenia ekonomicznego.

(3) Znaczna liczba wyposażonych statków powietrznych została już certyfikowana zgodnie z międzynarodową normą dotyczącą części lub wyposażenia pokładowego w systemach dozorowania, zgodną z załącznikiem 10 do konwencji chicagowskiej, tom IV, wydanie trzecie uwzględniające wszystkie zmiany do nr 77 włącznie. Norma ta jest w pełni zgodna z przewidywanymi systemami dozorowania. Zobowiązanie do stosowania normy odpowiadającej załącznikowi 10 do konwencji chicagowskiej, tom IV, wydanie czwarte uwzględniające wszystkie zmiany do nr 85 włącznie,

([1]) Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1.

([2]) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1206/2011 z dnia 22 listopada 2011 r. ustanawiające wymogi dotyczące identyfikacji statków powietrznych do celów dozorowania w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Dz.U. L 305 z 23.11.2011, s. 23).

([3]) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1207/2011 z dnia 22 listopada 2011 r. ustanawiające wymogi dotyczące skuteczności działania i interoperacyjności systemów dozorowania w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Dz.U. L 305 z 23.11.2011, s. 35).

jak przewiduje obecnie załącznik II do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 1207/2011, powodowałoby nadmierne obciążenie ekonomiczne. W związku z tym jako wymóg minimalny należy przyjąć normę odpowiadającą załącznikowi 10 do konwencji chicagowskiej, tom IV, wydanie trzecie uwzględniające wszystkie zmiany do nr 77 włącznie. W związku z tym należy zmienić określone w rozporządzeniu wykonawczym (UE) nr 1207/2011 minimalne normy techniczne, których mają przestrzegać operatorzy statków powietrznych.

(4) Państwowe statki powietrzne eksploatowane w ramach ogólnego ruchu lotniczego powinny być wyposażone w sprawne transpondery wtórnego radaru dozorowania zgodnie z wymogami mającymi zastosowanie do cywilnych statków powietrznych, określonymi w art. 5 ust. 5 lit. a) i c) rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 1207/2011. Procedury i warunki odnoszące się do państwowych statków powietrznych, których nie można wyposażyć w sprawne transpondery wtórnego radaru dozorowania, powinny odpowiadać warunkom określonym w art. 8 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 1207/2011.

(5) Wymogi dotyczące formalnych uzgodnień w zakresie przekazywania danych dozorowania między instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej należy zmienić w celu uwzględnienia istniejących scenariuszy przesyłania danych, ułatwiając wymianę danych dozorowania i unikając nadmiernych utrudnień dla dostawcy usług.

(6) Aby zapewnić efektywność operacji państwowych statków powietrznych, należy umożliwić europejskiemu systemowi zarządzania ruchem lotniczym zapewnienie, że państwowe statki powietrzne zaangażowane w operacje newralgiczne i szkolenia będą mogły wykonywać operacje na podstawie indywidualnych kodów SSR, w związku z czym należy odpowiednio zmienić rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 1206/2011.

(7) Wybuch pandemii wirusa wywołującego COVID-19 oraz jej wpływ na sektor lotniczy spowodowały dla operatorów statków powietrznych niemożliwe do przewidzenia przeszkody w kontynuacji czynności zmierzających do doprowadzenia statków powietrznych do zgodności z niektórymi wymogami rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 1207/2011. W związku z tym termin dla operatorów statków powietrznych określony w art. 5 ust. 5, art. 8 ust. 1 i art. 8 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 1207/2011 należy przesunąć na dzień 7 grudnia 2020 r., a rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 1207/2011 należy odpowiednio zmienić.

(8) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 1206/2011 oraz rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 1207/2011.

(9) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu, o którym mowa w art. 127 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W załączniku II do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 1206/2011 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

W rozporządzeniu wykonawczym (UE) nr 1207/2011 wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 2 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do wszystkich lotów wykonywanych w ramach ogólnego ruchu lotniczego zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, z wyjątkiem art. 7 ust. 3 i 4, który stosuje się do wszystkich lotów wykonywanych w ramach ogólnego ruchu lotniczego.";

2) w art. 4 uchyla się ustęp 4;

3) w art. 5 ust. 5 i 6 otrzymują brzmienie:

„5. Do dnia 7 grudnia 2020 r. operatorzy zapewniają:

a) wyposażenie statków powietrznych wykonujących loty, o których mowa w art. 2 ust. 2, w sprawne transpondery wtórnego radaru dozorowania spełniające następujące warunki:

(i) mają funkcje określone w załączniku II część A;

(ii) mają wystarczającą ciągłość, aby uniknąć ryzyka operacyjnego;

b) statki powietrzne o maksymalnej certyfikowanej masie startowej powyżej 5 700 kg lub posiadające maksymalną rzeczywistą prędkość przelotową ponad 250 węzłów, wykonujące loty, o których mowa w art. 2 ust. 2, posiadające indywidualne świadectwo zdatności do lotu wydane po raz pierwszy dnia 7 czerwca 1995 r. lub później, są wyposażone w sprawne transpondery wtórnego radaru dozorowania spełniające następujące warunki:

(i) mają funkcje określone w załączniku II część A i B;

(ii) mają wystarczającą ciągłość, aby uniknąć ryzyka operacyjnego;

c) stałopłaty o maksymalnej certyfikowanej masie startowej powyżej 5 700 kg lub posiadające maksymalną rzeczywistą prędkość przelotową ponad 250 węzłów, wykonujące loty, o których mowa w art. 2 ust. 2, posiadające indywidualne świadectwo zdatności do lotu wydane po raz pierwszy dnia 7 czerwca 1995 r. lub później, są wyposażone w sprawne transpondery wtórnego radaru dozorowania spełniające następujące warunki:

(i) mają funkcje określone w załączniku II część A, B i C;

(ii) mają wystarczającą ciągłość, aby uniknąć ryzyka operacyjnego.

Akapit pierwszy lit. b) i c) nie ma zastosowania do statków powietrznych eksploatowanych w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i należących do jednej z następujących kategorii:

(i) lot wykonywany jest w celu poddania ich obsłudze technicznej;

(ii) lot wykonywany jest w celu dokonania wywozu;

(iii) ich eksploatacja zostanie zakończona do dnia 31 października 2025 r.

Operatorzy statków powietrznych posiadających pierwsze świadectwo zdatności do lotu wydane przed dniem 7 grudnia 2020 r. spełniają wymogi określone w akapicie pierwszym lit. b) i c) do dnia 7 czerwca 2023 r., z zastrzeżeniem spełnienia następujących warunków:

(i) ustanowią przed dniem 7 grudnia 2020 r. program modernizacji, wykazując jego zgodność z akapitem pierwszym lit. b) i c);

(ii) przedmiotowe statki powietrzne nie korzystały z żadnego finansowania unijnego na dostosowanie ich do wymogów określonych w akapicie pierwszym lit. b) i c).

W przypadku statków powietrznych, których transpondery czasowo nie posiadają zdolności do spełnienia wymogów określonych w akapicie pierwszym lit. b) i c), operatorzy są uprawnieni do eksploatacji danego statku powietrznego w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej przez maksymalnie 3 kolejne dni.

6. Operatorzy dopilnowują, aby statki powietrzne wyposażone zgodnie z ust. 5 o maksymalnej certyfikowanej masie startowej powyżej 5 700 kg lub zdolne rozwinąć maksymalną rzeczywistą prędkość przelotową ponad 250 węzłów, działały z podwójną anteną, z minimalną skutecznością działania określoną w ppkt 3.1.2.10.4 załącznika 10 do konwencji chicagowskiej, tom IV, wydanie trzecie uwzględniające wszystkie zmiany do nr 77 włącznie.";

4) w art. 5 uchyla się ustęp 7;

5) w art. 6 uchyla się ustęp 2;

6) w art. 7 uchyla się ustęp 2;

7) art. 7 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Państwa członkowskie zapewniają zgodność 24-bitowego adresu ICAO przydzielonego statkowi powietrznemu wyposażonemu w transponder modu S z rozdziałem 9 i jego dodatkiem do załącznika 10 do konwencji chicagowskiej, tom III, wydanie drugie uwzględniające wszystkie zmiany do nr 90 włącznie.";

8) w art. 8 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Państwa członkowskie zapewniają, aby najpóźniej do dnia 7 grudnia 2020 r. państwowe statki powietrzne spełniały wymogi określone w art. 5 ust. 5 lit. a).

2. Państwa członkowskie zapewniają, aby najpóźniej do dnia 7 grudnia 2020 r. państwowe transportowe statki powietrzne spełniały wymogi określone w art. 5 ust. 5 lit. c).";

9) w art. 8 dodaje się ust. 8 w brzmieniu:

„8. W przypadku państwowych statków powietrznych, których transpondery czasowo nie posiadają zdolności do spełnienia wymogów określonych w ust. 1 i 2, państwa członkowskie są uprawnione do umożliwienia eksploatacji danego statku powietrznego w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej przez maksymalnie 3 kolejne dni.";

10) uchyla się art. 14;

11) dodaje się art. 14a w brzmieniu:

„*Artykuł 14a*

Plany lotów

Operatorzy niewyposażonych państwowych statków powietrznych, o których mowa w art. 8 ust. 3, oraz operatorzy statków powietrznych niewyposażonych zgodnie z art. 5 ust. 5, eksploatowanych w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, uwzględniają w pozycji 18 planu lotu wskaźniki SUR/EUADSBX lub SUR/EUEHSX lub SUR/EUELSX lub ich kombinację.";

12) w załączniku II wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia;

13) w załączniku IV wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem III do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 3

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 29 kwietnia 2020 r.

W imieniu Komisji
Ursula VON DER LEYEN
Przewodnicząca

ZAŁĄCZNIK I

W pkt 3 załącznika II do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 1206/2011 wprowadza się następujące zmiany:

1) lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) statek powietrzny kwalifikujący się do przydzielenia kodu wyróżnionego, ustalonego zgodnie z art. 4 ust. 6 lit. c), opuszcza lub został w inny sposób przekierowany poza rejon przestrzeni powietrznej, o którym mowa w pkt 1;";

2) dodaje się lit. d) w brzmieniu:

„d) państwowy statek powietrzny zaangażowany w newralgiczne operacje lub szkolenia na szczeblu krajowym, wymagające ochrony i poufności.".

ZAŁĄCZNIK II

W załączniku II do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 1207/2011 wprowadza się następujące zmiany:

1) w części A wprowadza się następujące zmiany:

   a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

      „1. Minimalna funkcja transpondera wtórnego radaru dozorowania to poziom 2s modu S, spełniający kryteria efektywności i funkcjonalności załącznika 10 do konwencji chicagowskiej, tom IV (wydanie trzecie wraz ze zmianami do numeru 77 włącznie).";

   b) pkt 5 otrzymuje brzmienie:

      „5. Pozycje danych, o których mowa w pkt 4, są przesyłane przez transponder tylko za pomocą protokołu modu S. Proces certyfikacji statku powietrznego i wyposażenia obejmuje transmisję tych pozycji danych.";

   c) skreśla się pkt 6;

2) w części B wprowadza się następujące zmiany:

   a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

      „1. Minimalna funkcja transpondera wtórnego radaru dozorowania to poziom 2s modu S, spełniający kryteria efektywności i funkcjonalności załącznika 10 do konwencji chicagowskiej, tom IV (wydanie trzecie wraz ze zmianami do numeru 77 włącznie).";

   b) pkt 15 otrzymuje brzmienie:

      „15. Z wyjątkiem formatów zarezerwowanych dla wojska, pozycje danych, o których mowa w pkt 14, są przesyłane przez transponder tylko za pomocą protokołu ADS-B z sygnałem rozszerzony squitter. Proces certyfikacji statku powietrznego i wyposażenia obejmuje transmisję tych pozycji danych.";

   c) skreśla się pkt 16;

3) w części C wprowadza się następujące zmiany:

   a) w pkt 2 formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

      „2. Jeżeli poniższe pozycje danych są dostępne na pokładowej magistrali cyfrowej, są przesyłane przez transponder na żądanie naziemnej sieci dozorowania za pomocą protokołu modu S oraz zgodnie z formatami określonymi w dokumencie 9871 ICAO (wydanie drugie):";

   b) pkt 4 otrzymuje brzmienie:

      „4. Pozycje danych, o których mowa w pkt 3, są przesyłane przez transponder tylko za pomocą protokołu modu S. Proces certyfikacji statku powietrznego i wyposażenia obejmuje transmisję tych pozycji danych.".

ZAŁĄCZNIK III

Załącznik IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 1207/2011 otrzymuje brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK IV

Wymogi dotyczące dokonania formalnych uzgodnień, o których mowa w art. 5 ust. 2

Formalne uzgodnienia między instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej dotyczące wymiany lub dostarczania danych dozorowania obejmują co najmniej następujące elementy:

a) strony porozumienia;

b) okres obowiązywania porozumienia;

c) zakres danych dozorowania;

d) źródła danych dozorowania;

e) format wymiany danych dozorowania;

f) punkt przekazania danych dozorowania;

g) uzgodnione poziomy obsługi odnoszące się do następujących kwestii:

— skuteczności działania danych dozorowania, jak określono w art. 4 ust. 3,

— procedur w przypadku niesprawności;

h) procedury zarządzania zmianą;

i) uzgodnienia dotyczące sprawozdawczości w zakresie skuteczności działania i dostępności, obejmujące nieprzewidziany przestój;

j) uzgodnienia dotyczące zarządzania i koordynacji;

k) uzgodnienia dotyczące ochrony naziemnej sieci dozorowania i notyfikacji.”.